



# Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutason määrittely 2020–2023

HENRIIKA WEISTE



# Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutason määrittely 2020-2023

HENRIIKA WEISTE

RAPORTTEJA 13 | 2020

Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutason määrittely 2020-2023.

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Hanna Aalto

Kansikuva: Henriika Weiste

Kartat: © Tampereen kaupunkiseutu, © MML/ESRI 2019

ISBN 978-952-314-855-0 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-855-0

[www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)

# Sisältö

Esipuhe .....	2
1. Taustaa ja työn tavoitteet .....	3
1.1 Taustaa .....	3
1.2 Tavoitteet .....	3
1.3 Työn toteuttamistapa ja vuorovaikutus työn aikana .....	4
2. Nykytilanteen kuvaus .....	5
2.1 Suunnittelualue ja väestö .....	5
2.2 Työssäkäynti ja opiskelu .....	6
2.3 Liikennepalveluiden hankinta ja rahoitus .....	7
2.3 Aiemmat palvelutasotavoitteet ja niiden toteutuminen .....	11
2.7 Kuntien näkemyksiä joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kehittämisestä .....	13
3. Palvelutasoehdotus .....	14
3.1 Palvelutasokriteerit ja -tavoitteet .....	14
3.2 Palvelutason toteutuminen ja tarpeet lisäliikenteelle .....	16
3.2 Laadulliset tavoitteet .....	18
4. Liikenteen järjestämistapa .....	21
4.1 Liikenteen järjestämistavat .....	21
4.2 Sopimusmallien pääperiaatteet .....	22
4.3 Yhteistyö Nysse-liikenteen kanssa .....	22
5. Rahoitus .....	23
5.1 Rahoituksen jakoperiaatteet yhteishankinnoissa .....	23
5.2 Perustelut .....	23
5.3 Kuntaosuuksien laskentatapa .....	24
5.4 Palveluseteli .....	25
6. Palvelutasotavoitteiden toteutumisen vaikutukset .....	26
Liite 1. Kuntakyselyssä esitettyjä palvelutason parantamistarpeita ja liikenteen kehittämistarpeita .....	27

# Esipuhe

Pirkanmaan ELY-keskus on yhdessä kuntien kanssa määritellyt toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet vuosille 2020-2023 alueen liikkumistarpeita, uutta lainsäädäntöä ja rahoituskehystä vastaavaksi. Palvelutasomäärittäminen sisältää kuntien välisen linja-auto- ja junaliikenteen. Mukana on myös entisten kuntakeskusten ja rautatieliikennepaikkojen yhteyksiä.

Palvelutasomäärittäminen ohjaa jatkossa Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikennehankintoja. Palvelutasomäärittämisen mukaisia joukkoliikennepalveluja on tarkoitus hankkia määräraha- ja rahoituskehyksen rajoissa ja yhdessä kuntien kanssa.

Työtä on ohjannut ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet

Jukka-Pekka Vallius, Pirkanmaan ELY-keskus  
Harri Vitikka, Pirkanmaan ELY-keskus  
Racha Mroueh-Koskela, Pirkanmaan ELY-keskus  
Ville Lipasti, Sastamalan kaupunki  
Ville Happonen, Virtain kaupunki  
Satu Rask, Ikaalisten kaupunki  
Jari Jokinen, Akaan kaupunki  
Leena Huhtala, Tampereen kaupunki  
Ruut-Maaria Rissanen, Pirkanmaan liitto

Ohjausryhmä on kokoontunut työn aikana neljä kertaa. Työn konsulttina on toiminut DI, KTM Henriika Weiste, WayStep Consulting Oy. Kartat on piirtänyt Hanna Aalto, Linea Konsultit Oy.



# 1. Taustaa ja työn tavoitteet

## 1.1 Taustaa

Laki liikenteen palveluista (320/2017) tuli pääosiltaan voimaan kesällä 2018. Liikennepalvelulain tavoitteena on tarjota kansalaisille parempia liikennepalveluita, lisätä valinnanvapautta liikennemarkkinoilla, edistää liikenteen palvelujen digitalisointia ja tiedon tehokkaampaa hyödyntämistä. Laki mahdollistaa muun muassa uudenlaisten, eri liikennemuodoista koottujen, sujuvien matkaketjujen tarjoamisen kuluttajille. Tieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen on liikennepalvelulain mukaan suunniteltava palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen on suunnittelussaan otettava huomioon koko julkisen liikenteen palveluiden kokonaisuus. Markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovittava yhteen.

EU:n ja kansallisen tason ilmastotavoitteet liikennesektorille aiheuttavat tarpeita joukkoliikenteen käytön lisäämiselle ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiselle. Komission ehdotuksen mukaan Suomen kasvihuonekaasujen päästövähennystavoite päästökaupan piiriin kuulumattomille päästöille, eli taa-kanjakosektorille vuodelle 2030 on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 39 % verrattuna vuoden 2005 tasoon nähden.

Kansallisia tavoitteita ovat kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa (TEM 2016) sekä keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa (YM 2017) asetetut tavoitteet. Vuonna 2016 laaditun kansallisen energia- ja ilmastostrategian tavoitteena on vähentää liikenteen päästöjä noin puolella 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2005. Suurin vähennyspotentialiaali on sen mukaan tieliikenteessä, jossa syntyy noin 90 prosenttia kotimaan liikenteen päästöistä. Tavoitteena on, että henkilöautolla yksin ajettavien matkojen määrä vähenee ja että henkilöautosuoritteiden kasvu kaupunkiseuduilla pysähtyy väestönkasvusta huolimatta. Tämän tavoitteen toteuttaminen vaatii merkittäviä siirtymiä kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteen käyttöön.

Pirkanmaan ELY-keskus teki päätöksen joukkoliikenteen palvelutasosta kesällä 2017. Päätös koski vuosia 2017-2019. Pääosin kesällä 2018 voimaan tullut laki liikenteen palveluista (320/2017) ei edellytä enää tieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen vahvistusta palvelutasomääritykselle, mutta jotta EU:n palvelusopimusasetuksen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista) mukainen päätös joukkoliikenteen järjestämistavasta voidaan tehdä, tulee toimivaltaisella viranomaisella olla käsitys tavoiteltavasta palvelutasosta.

## 1.2 Tavoitteet

Työn tavoitteena on päivittää Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma alueen liikkumistarpeita, uutta lainsäädäntöä ja rahoituskehystä vastaavaksi. Työn tavoitteena on tukea Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenneyksikköä sen hankintatehtävissä. Palvelutasosuunnitelma toimii jatkossa hankintoja ohjaavana asiakirjana.

Tavoitteena on myös lisätä yhteistyötä ja vahvistaa kuntien osallistumista seudullisen joukkoliikenteen suunnitteluun. Tavoitteena on yhteistyön lisääminen toimivaltaisten viranomaisten välillä sekä lippuyhteistyö ELY-liikenteessä ja Tampereen joukkoliikenneviranomaisen Nysse-liikenteessä. Tavoitteena on myös selkeyttää ja tasapuolistaa kuntien kohtelua kirjaamalla yhtenäiset rahoitusperiaatteet.

Päivitetty suunnitelma palvelutasosta on realistinen ja toteuttamiskelpoinen. Pirkanmaan ELY-keskuksen tulee pystyä varautumaan määritetyn palvelutason mukaisen liikenteen rahoitukseen yhdessä alueen kuntien kanssa. Tämä edellyttää kustannusvaikutusten arviointia ja sitä, että suunnitelman edellyttämät muutokset liikennetarjontaan (palvelutasopuutteet sekä mahdollisuudet karsia tarjontaa) tunnistetaan ja että rahoituksen jakoperiaatteista kuntien ja ELY-keskuksen kanssa on sovittu.

Työn tuloksena on esitys alueen joukkoliikenteen liikenteellisestä palvelutasosta. Lisäksi esitetään laadulliset tavoitteet lippujärjestelmien ja matkaketjujen kehittämiseksi sekä kalustolle, tiedottamiselle ja palveluiden luotettavuudelle.

## 1.3 Työn toteuttamistapa ja vuorovaikutus työn aikana

Palvelutasomäärittystä on tehty vuorovaikutuksessa kuntien kanssa. Kuntien näkemyksiä kartoitettiin työn alussa kyselytutkimuksella. Työn esityksistä on keskusteltu alueellisissa henkilöliikennetyöryhmissä. Kunnilta on pyydetty kommentit palvelutasoluonnoksesta tammikuussa 2020. Lisäksi työtä ohjanneessa ryhmässä on ollut kuntien edustajia.

Alueen liikenteenharjoittajat kutsuttiin keskustelemaan palvelutasoesityksestä henkilöliikennetyöryhmän kokoukseen marraskuussa 2019.

Kunnilta ja palveluiden toteuttajilta saadun aineiston työstäminen ja palvelutasoluonnoksen viimeistely tapahtui asiantuntijatyönä.

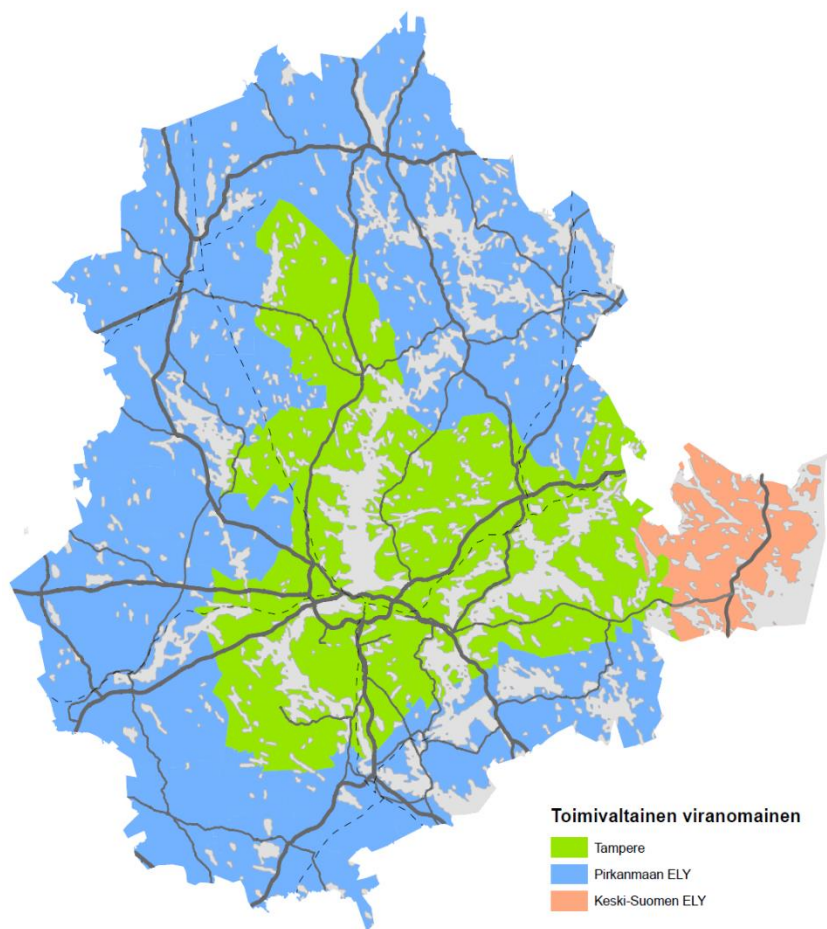


## 2. Nykytilanteen kuvaus

### 2.1 Suunnittelualue ja väestö

Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueena on Pirkanmaan maakunta pois lukien Tampereen kaupunkiseutu (Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Tampere, Vesilahti sekä Ylöjärvi). Vuoden 2021 alusta alkaen toimivalta-alueeseen kuuluu myös Kuhmoinen.

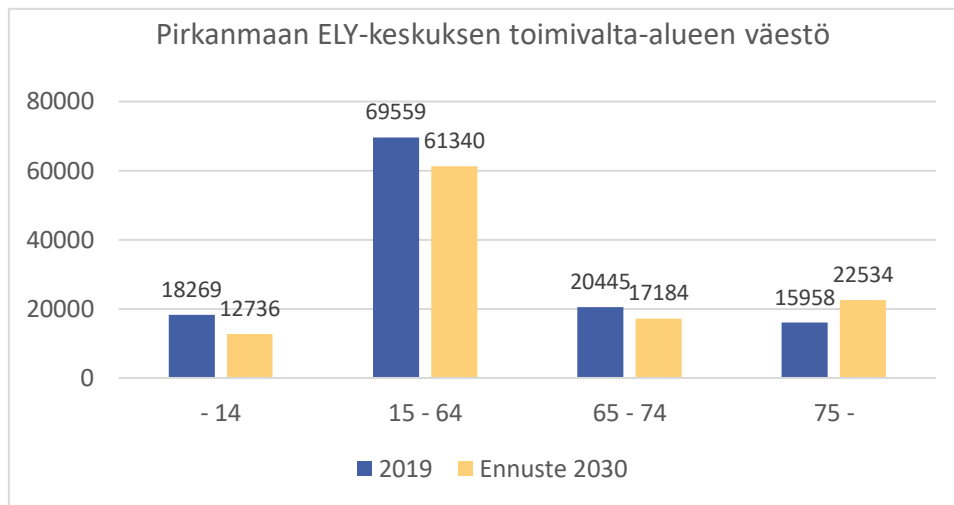
Alueen asukasmäärä 2019 on noin 124 000 asukasta. Tilastokeskuksen ennusteen mukaan väestö vähenee 8 % seuraavan kymmenen vuoden aikana.



Kuva 1. Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueet. Kuhmoinen siirtyy Keski-Suomen ELY-keskuksesta Pirkanmaan ELY-keskukseen vuonna 2021.

Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan väestökehityksen ennustetaan olevan samansuuntainen kaikissa Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueen kunnissa: lasten, työikäisten ja 65-74-vuotiaiden määrä vähenee ja yli 75-vuotiaiden määrä kasvaa. Oletettavasti säännöllisesti matkustavien määrä vähitellen vähenee ja esteettömien liikkumispalveluiden tarve kasvaa.

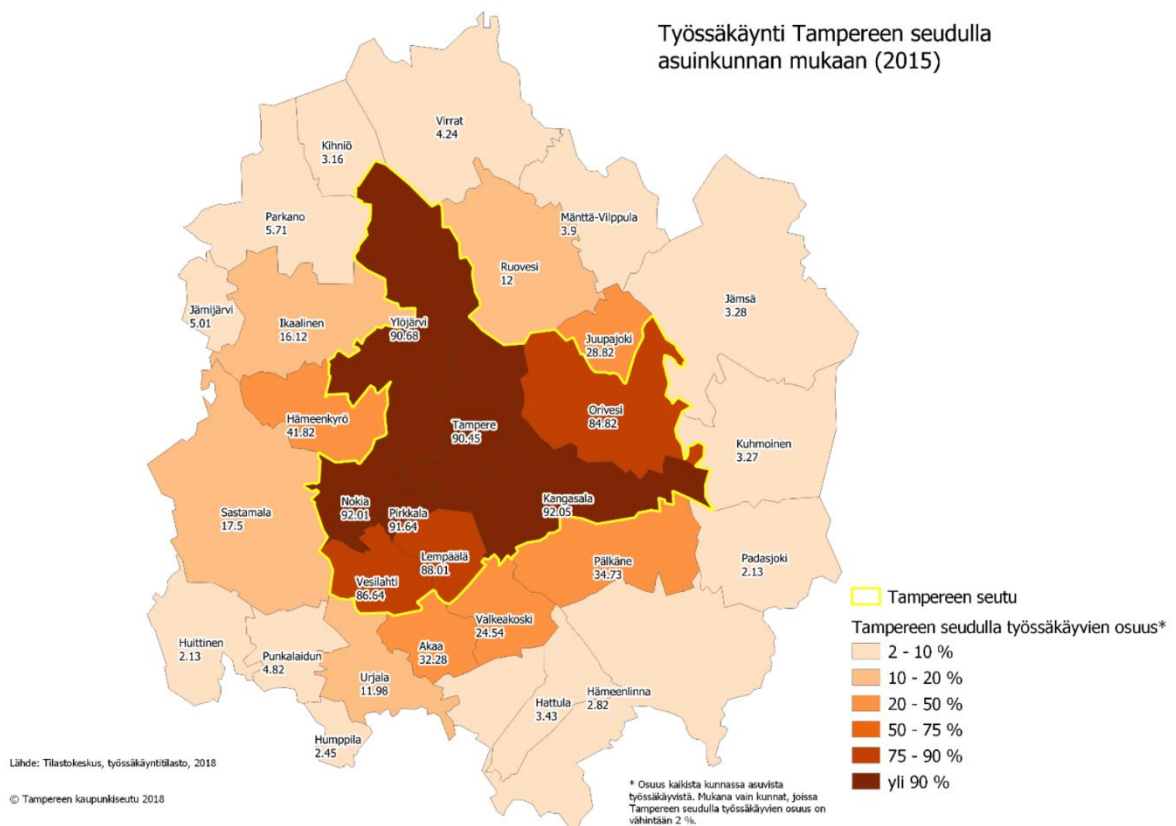




Kuva 2. Väestönkehitys ikäryhmittäin Tilastokeskuksen ennusteen mukaan Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueen kunnissa.

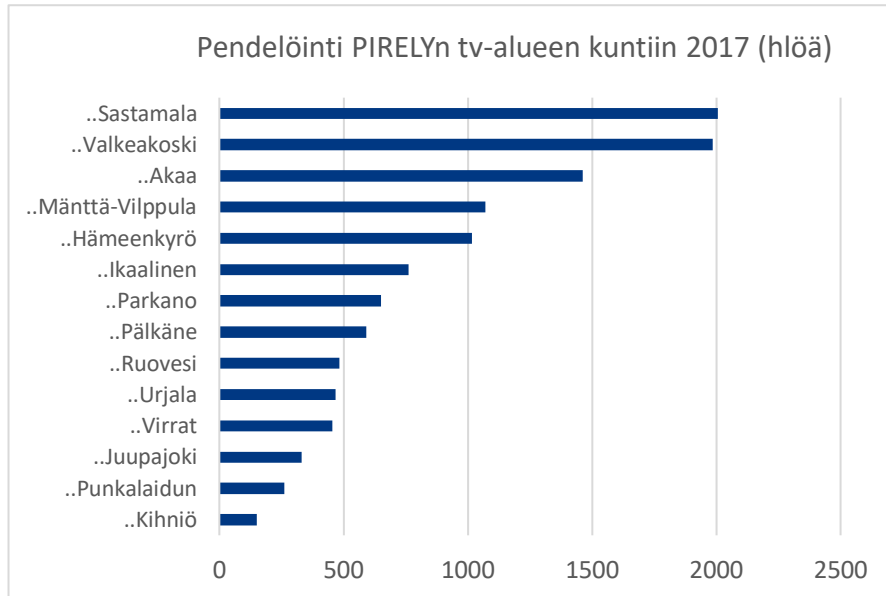
## 2.2 Työssäkäynti ja opiskelu

Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella kuntien pendelöinti vaihtelee voimakkaasti seutukunnittain. Tampereen seudulle pendelöivät erityisen tiiviisti Tampereen seudun työssäkäyntialueeseen kuuluvat seudun lähikunnat Hämeenkyrö (42%), Pälkäne (35%), Akaa (32 %), Juupajoki (28%) ja Valkeakoski (26%).



Kuva 3. Työssäkäynti Tampereen seudulla asuinkunnan mukaan. Lähde: Tilastokeskus, työssäkäyntitilasto 2015.

Etelä-Pirkanmaalla lähes puolet seutukunnan työllisestä väestöstä työskentelee kotikuntansa ulkopuolella (45 %). Etelä-Pirkanmaan pendelöintiaste on kasvanut voimakkaasti eli noin 8 prosentilla (+575 henkilöä) vuosien 2008-2016 aikana. Luoteis-Pirkanmaalla (Kihniö, Parkano, Ikaalinen) taas vain 31 prosenttia työllisistä työskenteli kotikuntansa ulkopuolella. Sisäänpendelöinti Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueen kuntiin on pääosin vähäistä. Eniten pendelöidään Sastamalaan, Valkeakoskelle ja Akaalle.



Kuva 4. Sisäänpendelöinti Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueen kuntiin.

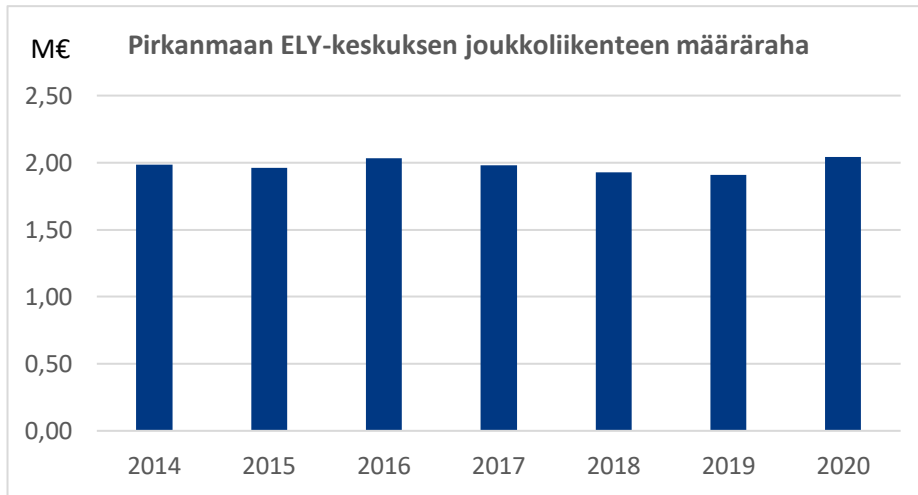
Suurimmat ammatilliset oppilaitokset sijaitsevat Tampereella, Nokialla ja Ylöjärvellä sekä Valkeakoskella, Mäntässä, Vammalassa, Hämeenkyrössä ja Ikaalisissa. Opiskelijoita ammatillisissa oppilaitoksissa on yhteensä yli 20 000.

Pirkanmaalla on 30 lukiota, joista 12 sijaitsee Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella. Juupajoen ja Kihniön kuntaa lukuun ottamatta jokaisella kunnalla on oma lukio. Juupajoelta käydään lukiota Mäntässä, Orivedellä tai Tampereella. Kihniöstä käydään lukiossa pääasiassa Parkanossa.

## 2.3 Liikennepalveluiden hankinta ja rahoitus

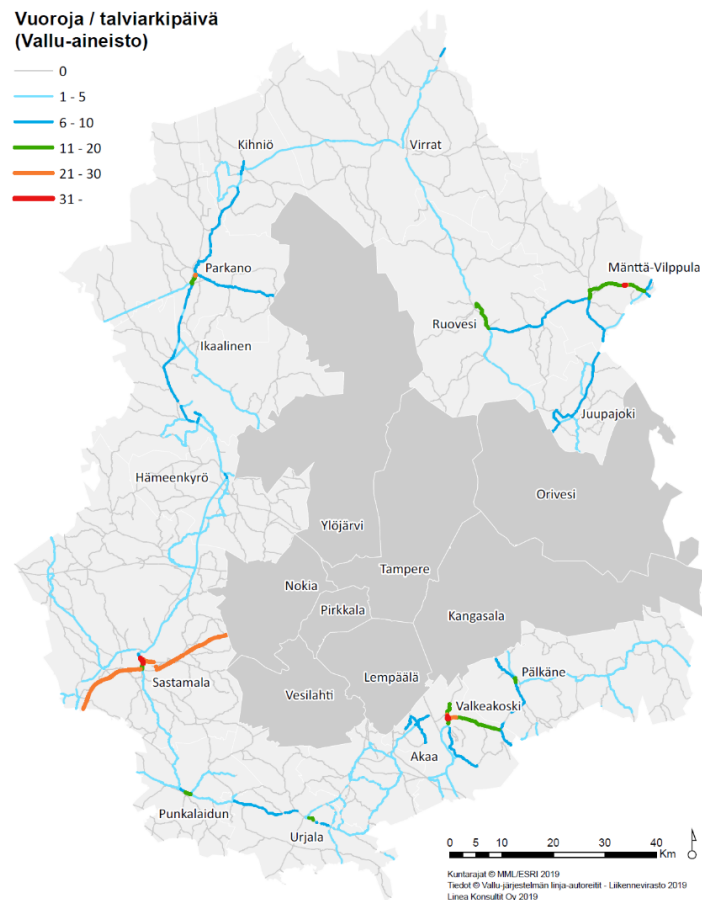
Pirkanmaan ELY-keskus ostaa PSA-liikennettä yhdessä kuntien kanssa. Lisäksi ELY-keskus myöntää valtionavustusta kunnille paikallisliikenteen, kutsuliikenteen ja palveluliikenteen hankintoihin sekä joukkoliikenteen kehittämishankkeisiin. Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikennemäärärahakiintiö on ollut vuosittain noin 2 miljoonaa euroa. Tästä sopimusliikenteen hankintoihin on käytettävissä vuosittain noin 1,5 miljoonaa euroa.

Valtion vuoden 2020 talousarviossa on varattu alueellisen ja paikallisen liikenteen ostoihin ja kehittämiseen 32,329 miljoonan euron määräraha. Määrärahan momentin mitoituksessa on otettu huomioon 2,5 miljoonan edestä lipputulot sekä muita joukkoliikenteestä saatavia tuloja. Vuoden 2020 määrärahakiintiöissä otetaan lisäksi huomioon vuodelta 2018 kiintiöimättä jätetty 1,9 miljoonaa euroa. Vuonna 2020 Pirkanmaa sai lisämäärärahan ansiosta yhteensä 2,04 miljoonan euron suuruisen määrärahan. Kuvassa 5 on esitetty Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen määräraha vuosina 2014-2020.



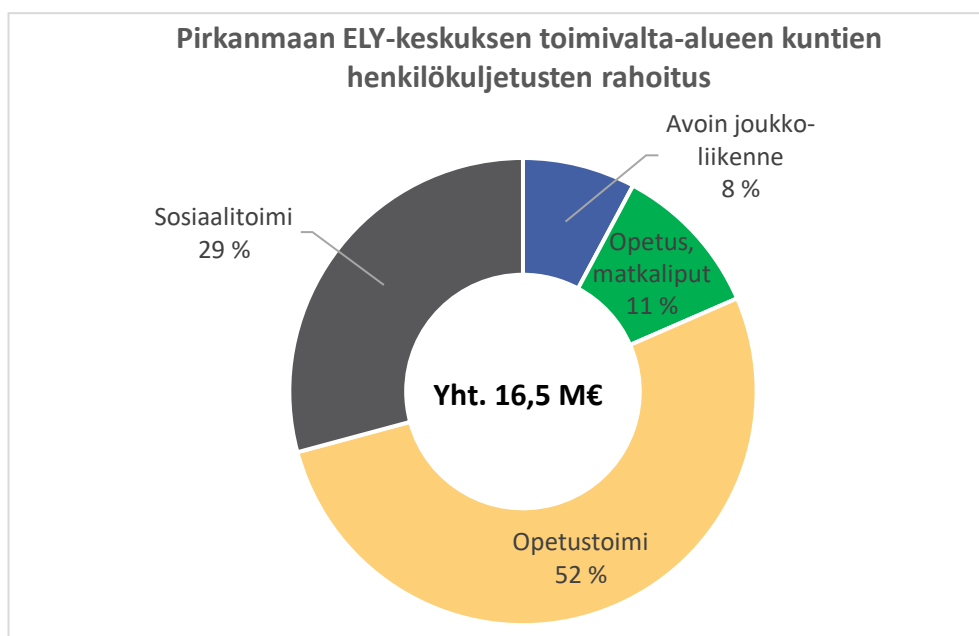
Kuva 5. Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen määräraha.

Pirkanmaan ELY-keskuksella on 20 "omaan" käyttöoikeussopimusta. Näiden rahoitusosuus vuonna 2019 oli 1,2 milj.euroa (sisältäen Valkeakosken paikallisliikenteen 113 000 eur). Isossa osassa sopimuksia on menossa viimeinen optiokausi, joka päättyy keväällä 2020. Lisäksi Pirkanmaan ELY-keskus osallistuu toimivalta-alueellaan liikennöitävien muiden toimivaltaisten viranomaisten liikennehankintojen kustannuksiin.



Kuva 6. Pirkanmaan ELY-keskuksen sopimusliikenne keväällä 2019. Lähde: Vallu.

Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueen kunnat rahoittivat vuonna 2017 joukkoliikennettä ja henkilö-  
kuljetuksia noin 16,5 miljoonalla eurolla. Vain noin 19 % (n. 3,0 milj. eur) kuntien rahoituksesta kohdistuu  
kaikille avoimeen liikenteeseen (avoin joukkoliikenne ja opetustoimen matkaliput).



Kuva 7. Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueen kuntien rahoitus joukkoliikenteeseen ja henkilökuljetuksiin. Lähde: Kuntien ELY-keskukselle ilmoittamat tiedot/Vallu.

Ylivoimaisesti suurin osa kuntarahoituksesta kohdistuu opetustoimen kuljetuksiin.

Taulukko 1. Kuntien rahoitus julkiseen henkilöliikenteeseen vuonna 2017. (Lähde: VALLU)

Seutukunta	Avoin joukko-liikenne	Opetus-toimen kuljetukset	Sosiaali-toimen kuljetukset	Kuljetukset yhteensä
Akaa	57 101	777 837	579 562	1 414 500
Hämeenkyrö	63 043	1 610 561	250 872	1 924 476
Ikaalinen	29 328	794 115	254 019	1 077 461
Juupajoki	2 597	246 385	19 868	268 850
Kihniö	8 333	153 509	66 921	228 762
Mänttä-Vilppula	132 005	606 540	441 659	1 180 205
Parkano	220 601	441 309	190 337	852 247
Punkalaidun	21 280	374 421	88 697	484 398
Pälkäne	19 859	514 730	393 368	927 957
Ruovesi	51 264	428 910	183 909	664 083
Sastamala	154 404	2 767 117	1 163 855	4 085 376
Urjala	20 612	492 093	337 352	850 057
Valkeakoski	148 142	636 921	583 990	1 369 053
Virrat	358 511	530 000	251 778	1 140 289
<b>Kunnat yht.</b>	<b>1 287 082</b>	<b>10 374 447</b>	<b>4 806 187</b>	<b>16 467 716</b>

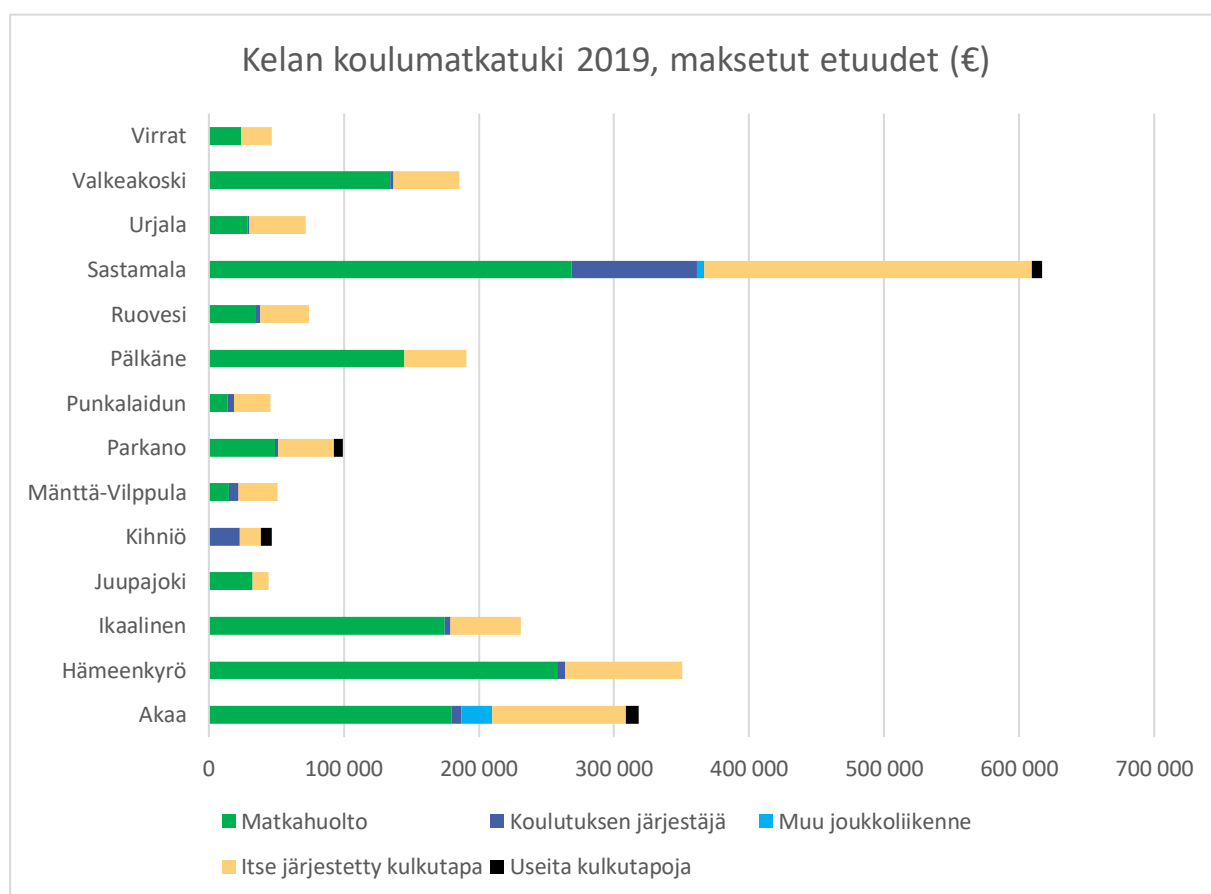
Kunnat rahoittivat aiemmin avointa joukkoliikennettä myös seutulippuja tukemalla. Mahdollisuus seutulippu-  
tukeen poistui pääosin siirtymäajan liikennöintisopimusten päättyessä.



Taulukko 2. Kuntien aiempi seutulippurahoitus

	2014	2015	2016
Akaa	13607	14468	9250
Hämeenkyrö	29506	25024	27711
Ikaalinen	29319	25421	23766
Juupajoki	1372	1212	681
Kihniö	213		
Mänttä-Vilppula	24020	17963	8290
Parkano	5470	6170	3643
Punkalaidun	7120	8685	5329
Pälkäne	5496	3857	4670
Ruovesi	4603	6131	4839
Sastamala	121591	97107	92957
Urjala	9601	11873	9183
Valkeakoski	116650	108729	100165
Virrat	5526	5626	1684
<b>Yhteensä</b>	<b>374096</b>	<b>332266</b>	<b>292171</b>

Kelan koulumatkatuki on tärkeä osa joukkoliikennepalveluiden rahoitusta. Kela maksoi vuonna 2018 Pirkanmaan ELY-keskuksen alueen kuntien opiskelijoille koulumatkatukea yhteensä 2,54 milj.€, tästä 1,53 milj. euroa kohdistui bussiliikenteeseen.

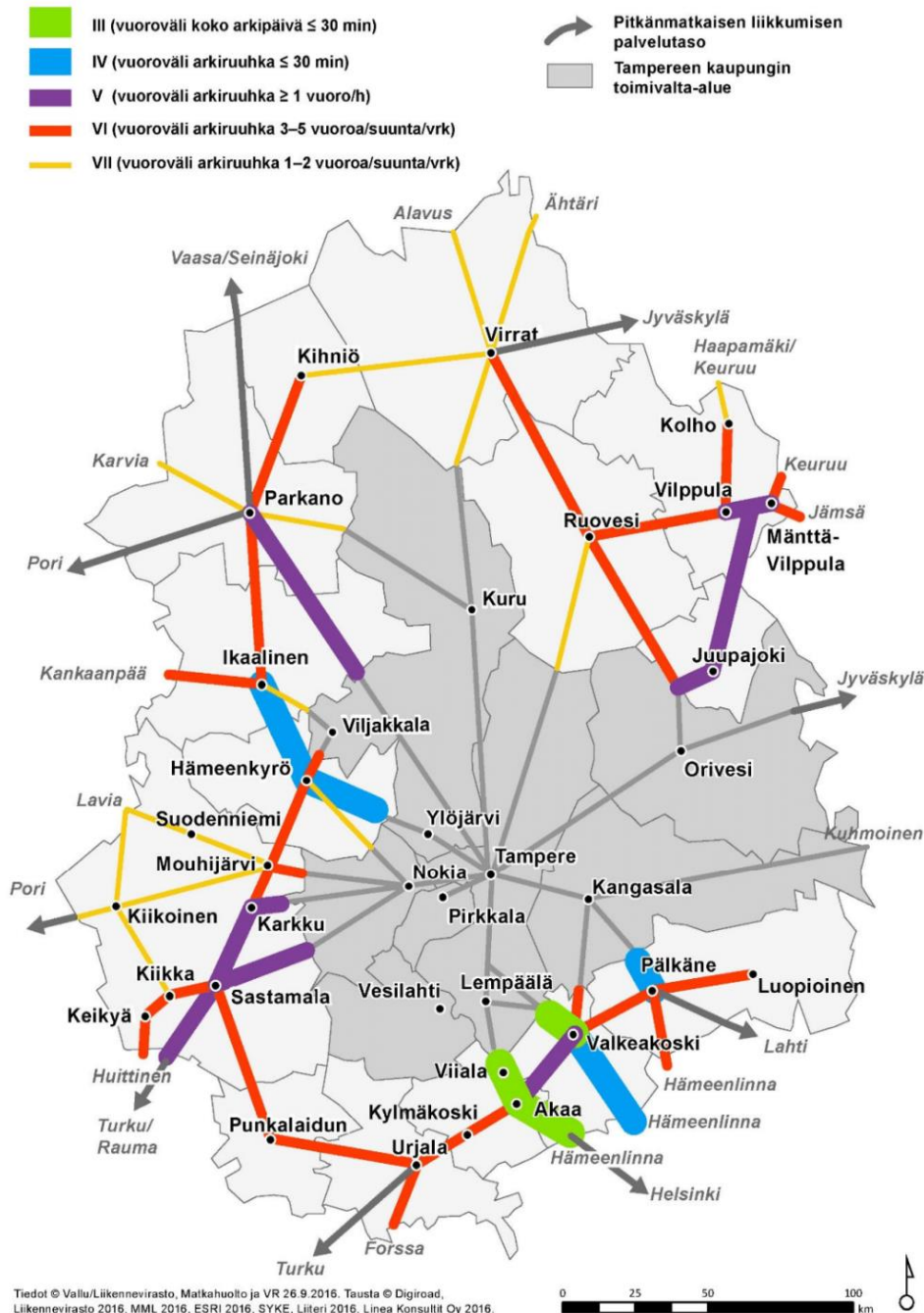


Kuva 8. Kelan koulumatkatuki ja sen kohdentuminen eri kulkutapoihin.

## 2.3 Aiemmat palvelutasotavoitteet ja niiden toteutuminen

Edellinen palvelutasomääritys tehtiin vuonna 2017 ja se koski vuosia 2017–2019. Tavoitteita asetettiin liikennöntiajoille ja vuoroväleille. Parasta palvelutasoa tavoiteltiin Akaan ja Tampereen sekä Valkeakosken ja Tampereen välisissä yhteyksissä sekä Hämeenkyrön ja Ikaalisten yhteyksissä Tampereelle. Vaikka palvelutasotavoitteet pääosin toteutuivat, joiltain osin palvelutaso jäi alle tavoitteiden.

Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueen joukkoliikenteen palvelusotaoehdotus



Kuva 9. Palvelutasotavoitteet vuosina 2017–2019.

Taulukko 3. Palvelutasokriteerit vuosina 2017-2019.

TALVI-LIIKENNE	Soveltamis-aika	II	III	IV	V	VI	VII
Liikennöintiä	Ma-to	6.00-22.30	7.00-21.30	7.00-20.00	7.00-18.00	7.00-8.00-17.00	8.00-16.00
	Pe	6.00-23.30	7.00-21.30	7.00-20.00	7.00-18.00	7.00-8.00-17.00	8.00-16.00
	La	7.00-23.30	9.00-21.30	9.00-18.00	10.00-15.00	Tarpeen mukaan	-
	Su	9.00-21.30	11.00-18.30	12.00-17.00	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	-
Vuoroväli/ vuoromäärä	Ruuhka (n. klo 7-9 ja 15-17)	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 30 min	≥ 1 vuoro tunnissa	3-5 vuoroa/suunta/vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asiointiyhteys)	1-2 vuoroa/suunta/vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asiointiyhteys)
	Arkipäivä klo 9-14	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa		
	Arjen varhaisilta klo 18-20	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	-	-	-
	Lauantaisin	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	1-4 vuoroa/suunta/vrk	0-2 vuoroa/suunta/vrk	-
	Sunnuntaisin	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	0-2 vuoroa/suunta/vrk	0-2 vuoroa/suunta/vrk	-
	Varhaisaamu ja myöhäisiltä (kaikki päivät)	≤ 60 min		-	-	-	-
	Yöliikenne	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa		-	-	-	-
Kävelyetäisyys pysäkillä		≤ 500 m	≤ 800 m	-	-	-	-

Palvelutason toteutumista tarkasteltiin lokakuun 2019 arkipäivän tarjonnassa. Puutteita suhteessa asetettuihin tavoitteisiin tunnistettiin seutukunnittain seuraavasti:

#### Ylä-Pirkanmaalla

- Juupajoki-Vilppula ja Orivesi-Juupajoki yhteysväleillä palvelutasotavoite ei toteutunut.
- Jämsä-Mänttä-Vilppula: palvelutaso toteutui junaliikenteen ansiosta Vilppulaan, mutta ei Mänttään.
- Tampere-Ruovesi -yhteysväleillä palvelutasotavoite ei toteutunut (yhteydet Oriveden kautta).

#### Luoteis-Pirkanmaalla

- Ikaalinen-Kankaanpää ja Ikaalinen-Hämeenkyrö, palvelutaso ei toteutunut.

#### Tampereen seudulla

- Pälkäne-Kangasala (ja Tampere-Pälkäne), palvelutaso ei toteutunut.
- Ylöjärvi-Hämeenkyrö palvelutasotavoite ei aivan toteutunut mutta puutteet eivät haittaa Hämeenkyrö-Ylöjärvi työ- tai opiskelumatkoja.

#### Lounais-Pirkanmaalla

- Nokia-Karkku, palvelutasotavoite ei aivan toteutunut, mutta puutteet eivät haittaa Karkku-Nokia työ- tai opiskelumatkoja.

#### Etelä-Pirkanmaalla

- Hämeenlinna-Valkeakoski, palvelutaso ei toteutunut.
- Hämeenlinna-Akaa-Viiala, palvelutaso ei toteutunut, junapilotti toi kuitenkin lisäliikennettä.
- Akaa-Valkeakoski, palvelutaso ei toteutunut lauantain osalta.

## 2.7 Kuntien näkemyksiä joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kehittämisestä

Kuntien näkemyksiä joukkoliikenteen kehittämisestä tiedusteltiin sähköpostikyselyllä syys- lokakuussa 2019. Vastaus saatiin kahdestatoista kunnasta. Kyselyyn eivät vastanneet Akaa ja Mänttä-Vilppula.

Viisi kuntaa piti edellistä palvelutasoesitystä sopivana (Hämeenkyrö, Ikaalinen, Juupajoki, Punkalaidun, Urjala, Valkeakoski ja Virrat). Pälkäneelle toivottiin myöhäisempiä iltavuoroja, Parkanon ja Kankaanpään välille parempia opiskeluyhteyksiä, Kihniöön jatkoyhteyttä Parkanoon saapuvalta junalta, Ruovedelle yhteyksiä Teiskon kautta Tampereelle sekä Sastamalaan korkeampaa palvelutasoluokkaa valtatielle 11. Kaikki saadut kehittämisehdotuksen käsiteltiin työn ohjausryhmässä.

Muina kehittämistarpeina kyselyssä nousivat esille tarpeet kehittää lippujärjestelmän yhteentoimivuutta ja liityntäpysäköintiä. Useat kunnat nostivat esille myös tarpeen kehittää palveluliikennettä ja kunnan sisäisiä liityntäyhteyksiä asemille ja pääteiden varteen.





## 3. Palvelutasoehdotus

### 3.1 Palvelutasokriteerit ja -tavoitteet

Ehdotetut palvelutasokriteerit pohjautuvat aiempaan Liikenneviraston suositukseen (Liikenneviraston ohjeita 31/2015). Ohjeessa esitettyjä vuorotiheyttä koskevia suosituksia on muokattu hieman. Säännöllistä vuoroväliä koskevista tavoitteista luovutaan kokonaan luokassa V ja osittain luokassa IV, ja tavoitteita asetetaan sen sijaan vuoromäärälle. Muutokset antavat lisää joustoa liikenteen aikataulutukseen sekä korostavat iltaliikennettä paremmissa luokissa.

Liikennöintiajalla tarkoitetaan ensimmäisen lähdön tavoitteellista saapumisaikaa keskustaan/määräpaikkaan ja viimeisen paluulähdön tavoitteellista lähtöaikaa. Minuuttiaikataulut tarkentuvat liikenteeseen suunnittelun yhteydessä.

Taulukko 4. Palvelutason määrittelyssä käytetyt kriteerit.

Liikennöintiaika/ vuorotiheys	III	IV	V	VI	VII
Ma-to	7.00–21.30	7.00–21.30	7.00–18.00 /(20.00)	(7.00–)/8.00– 17.00	8.00–16.00
Pe	7.00–21.30	7.00–21.30	7.00– 18.00/(20.00)	(7.00–)/8.00– 17.00	8.00–16.00
La	9.00–21.30	9.00–18.00	10.00–15.00	Tarpeen mukaan	-
Su	11.00– 18.30	12.00–17.00	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	-
Ruuhka (n. klo 7–9 ja 15–17)	≤ 30 min	30–45 min	yht. yli 5 vuoroa/suunta	3–5 vuoroa/ suunta/vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asiointiyhteys)	1–2 vuoroa/ suunta/vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asiointiyhteys)
Arkipäivä klo 9-15	≤ 60 min	≤ 60 min	2-3 vuoroa/suunta		
Arjen varhaisilta klo 18–20	≤ 60 min	2–3 vuoroa/ suunta/vrk	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	-	-
Lauantaisin	≤ 120 min	3–5 vuoroa/ suunta/vrk	1–4 vuoroa/ suunta/vrk	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	-
Sunnuntaisin	≤ 120 min	2–3 vuoroa/ suunta/vrk	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	-

Palvelutasomäärittäminen koskee ensisijaisesti kuntien välisiä yhteyksiä Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella. Palvelutasomäärittäminen ohjaa jatkossa Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikennepalveluita. Palvelutasomäärittämisen mukaisia joukkoliikennepalveluita on tarkoitus hankkia määräraha- ja rahoitusrajoissa ja yhdessä kuntien kanssa.

Palvelutasotavoite voidaan tulkita tavoitteelliseksi minimitasoksi. Yhteysväleille voi syntyä markkinaehtoisesti myös ehdotettua parempaa palvelutasoa, mutta lähtökohtaisesti ELY-keskus ei rahoita palvelutasotavoitteen ylittäviä yhteyksiä ilman erityisiä perusteluja. Palvelutaso voi jäädä myös alle asetetun tavoitteen, jos ELY-keskuksen määräraha ei riitä. (Jos joudutaan esimerkiksi korvaamaan merkittävästi markkinaehtoisista liikennettä sopimusliikenteellä).



Kuva 9. Ehdotus joukkoliikenteen palvelutasosta vuosille 2020-2023.

Palvelutasotavoitteet koskevat talviarkipäivän liikennettä. Kesäliikenteessä tarjontaa voidaan koululaisvuorojen osalta karsia. Kuitenkin perustyössäkäyntiyhteydet ja asiointiyhteydet tulisi liikennöidä muuttumattomilla aikataululla ja reiteillä ympäri vuoden.

## 3.2 Palvelutason toteutuminen ja tarpeet lisäliikenteelle

Liikenteelliset palvelutasotavoitteet on asetettu lähelle toteutunutta palvelutasoa, eikä merkittäviä tarpeita tason nostoon todettu. Tilanne saattaa kuitenkin nopeasti muuttua, jos markkinaehtoisia yhteysvälejä tulee ELY-keskukselle hankittavaksi.

Tämän työn yhteydessä kunnat nostivat esille seuraavat liikennetarjonnan lisäämistarpeet:

- Tampere-Pälkäne, yhteys noin klo 20
- Kuhmoinen–Tampere, yhteys aamulla ennen klo 8/9, paluuyhteys klo 15/16 jälkeen
- Parkano-Kihniö-Virrat, yhteys noin klo 17 (jatko yhteys junalta)
- Toijala-Valkeakoski lauantaiyhteydet
- Punkalaidun-Huittinen, vuoro klo 8:ksi Huittisiin ja paluuvuoroa klo 16 jälkeen.

Taulukossa 5 on yhteysväleittäin tarkasteltu palvelutason toteutumista kuntakeskusten yhteyksissä Tampereelle. Taulukossa 6 on tarkasteltu muita kuntakeskusten välisiä yhteyksiä Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella.

Taulukko 5. Kuntakeskusten yhteydet Tampereelle, palvelutasotavoitteen toteutuminen ja järjestämistapa.

Yhteysväli	Palvelutasotavoite ja liikenteen pääasiallinen järjestämistapa	Palvelutason toteutuminen/ Liikenteen täydentämistarpeet	Muut huomiot
Pälkäne–Tampere	Luokka V, markkinaehtoinen liikenne (täydentävää sopimusliikennettä)	Palvelutaso toteutuu. Esitetty toiveita myöhäisemmälle iltavuorolle Tampereelta, nyt viimeinen vuoro klo 19.10.	
Valkeakoski–Tampere	Luokka III, ELYn bruttoliiikenne kesästä 2021 alkaen, NYSSE-lippujärjestelmä	Kilpailutuksessa haluttu palvelutaso	
Akaa–Viiala–Tampere	Luokka IV, junaliikenne, markkinaehtoinen liikenne	Palvelutaso toteutuu	Markkinaehtoinen linja-autoliikenne 3-tien rampin pysäkeille ja Viialan tienhaarassa
Urkala–Tampere	Luokka V, markkinaehtoinen liikenne, (täydentävää sopimusliikennettä Toijalaan/Viialaan)	Palvelutaso toteutuu	
Sastamala–Nokia–Tampere	Luokka V, sopimusliikenne	Säännöllinen vuoroväli, palvelutaso ylittyy paitsi ruuhka-aikana. Seuraava palvelutasoluokka ei toteutuisi	
Sastamala–Karkku–Nokia–Tampere	Luokka V, junaliikenne	Palvelutaso toteutuu	
Hämeenkyrö–Tampere	Luokka IV, markkinaehtoinen liikenne	Palvelutaso toteutuu	Kunnan palvelusetelikokeilu
Tampere–Parkano	Luokka V, junaliikenne, markkinaehtoista bussiliikennettä	Palvelutaso toteutuu	
Tampere–Orivesi–Ruovesi–Virrat	Luokka VI, markkinaehtoinen liikenne (täydentävää sopimusliikennettä)	Palvelutaso toteutuu	
Tampere–Orivesi–Juupajoki–Vilppula	Luokka V, junaliikenne, sopimusliikenne, markkinaehtoinen liikenne	Palvelutaso toteutuu	
Tampere–Kangasala–Kuhmoinen	Luokka VII, NYSSEn bruttosopimusliikenne	Palvelutaso toteutuu	

Taulukko 6. Muut kuntakeskusten väliset yhteydet Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella, palvelutasotavoitteen toteutuminen ja järjestämistapa.

Yhteysväli	Palvelutasotavoite ja liikenteen pääasiallinen järjestämistapa	Liikenteen täydentämistarpeet	Muut huomiot
Ikaalinen–Parkano	Luokka VI, sopimusliikenne ja markkinaehtoinen liikenne	Palvelutaso toteutuu	Kunnan palvelusetelikokeilu
Parkano–Kihniö	Luokka VI, sopimusliikenne	Palvelutaso toteutuu. Toivottu yhteyttä n. klo 17 aikoihin Parkano–Kihniö–Virrat	
Ruovesi–Vilpula	Luokka VI, sopimusliikenne	Palvelutaso toteutuu	
Akaa–Valkeakoski	Luokka VI, sopimusliikenne	Palvelutaso ylittyy. Lauantaiyhteyksiä toivottu	
Valkeakoski–Pälkäne	Luokka VI, sopimusliikenne	Palvelutaso toteutuu	
Punkalaidun–Urjala	Luokka VI, sopimusliikenne	Palvelutaso toteutuu	
Punkalaidun–Sastamala	Luokka VI, sopimusliikenne	Palvelutaso toteutuu.	
Ikaalinen–Hämeenkyrö	Luokka V, markkinaehtoinen liikenne	Palvelutaso ylittyy, myös luokka IV pääosin toteutuisi	Kunnan palvelusetelikokeilu
Kihniö–Virrat	Luokka VII, sopimusliikenne	Palvelutaso toteutuu. Toivottu yhteyttä n. klo 17 aikoihin Parkano–Kihniö–Virrat	





## 3.2 Laadulliset tavoitteet

### 1. Yhteentoimivat lippujärjestelmät

Monipuolinen ja selkeä lippujärjestelmä on joukkoliikenteen kilpailuetu. Yhteentoimivat lippujärjestelmät ja tunnistepohjaisuus ovat tavoitteena kaikissa palvelutasoluokissa koko matkaketjulla. Tavoitteena on lippujärjestelmä, jossa vaihto-oikeus toimii eri joukkoliikennemuotojen ja eri toimivalta-alueiden välillä.

Hintatason ELY-liikenteessä tulee olla edullinen erityisesti säännöllisen matkustamisen lipputuotteissa. Tähän ELY-keskus pystyy vaikuttamaan sopimusliikenteen kilpailutuksen yhteydessä.

Suurin osa Pirkanmaan ELY-keskuksen alueen pendelöinnistä suuntautuu Tampereen seudulle. Tavoitteena on, että ELY-liikenteen matkaliput toimisivat yhteen Tampereen seudun lippujen kanssa tai ainakin että ELY-keskuksen liikennettä käyttävät voisivat hankkia edullisemmin jatkolipun Nysse-liikenteeseen, mikäli Nyssen määrittelemät ja hyväksytyt periaatteet voidaan toteuttaa.

Usealla yhteysväillä mahdollisuus junaliikenteen ja bussiliikenteen yhteiskäyttöön parantaisi oleellisesti kokonaispalvelutasoa. Nysse-liikenteen ja VR:n yhteistyökokeilujen myötä tavoitteena on myös ELY-liikenteen ja VR:n lippujen yhteentoimivuus.

Pirkanmaan ELY-keskuksen vaikutusmahdollisuudet lippujärjestelmien yhteentoimivuuteen laajemmin ovat rajalliset, ja lippujärjestelmien laajamittainen kehittäminen edellyttää valtiovallan toimia.

### 2. Informaatio yhdestä paikasta

Liikennepalvelulain myötä tiedottamisen merkitys on korostunut. Uusia liikennepalveluja voi syntyä nopeastikin ja vanhoja lakata, mikä lisää tarvetta päivittää ja jakaa aikataulutietoa. Tiedot joukkoliikenteen reiteistä ja aikatauluista tulisi olla saatavissa yhdestä internet-lähteestä. Valtakunnallista yhtenäistä tiedotuskanavaa ei kuitenkaan tällä hetkellä ole, eikä sellaista olla viranomaisvetoisesti kehittämässä. Markkinaehtoisessa liikenteessä ja käyttöoikeussopimusliikenteessä tiedottamisesta vastaavat liikennöitsijät.

Vaikka ELY-keskuksen vaikutusmahdollisuudet yhtenäiseen tiedottamiseen ovat vähäiset, on tiedottamisen yhtenäistäminen tärkeä tavoite. ELY-keskus voi koota internet-sivustolleen linkit alueen sopimusliikennettä harjoittavien yritysten aikataulusivuille. Linkit kannattaa viedä myös kuntien sivuille. Linkit aikatauluihin tulee olla helposti löydettävissä.

ELY-keskuksen liikennehankinnoissa edellytetään jatkossa reaaliaikaista autojen sijaintitietojen hyödyntämistä ja tietojen tuottamista asiakkaille linja-autojen todellisesta sijainnista, jolloin matkustajan olisi helppo itse arvioida saapumisaika.

Uusia aikataulupalveluja syntyy koko ajan lisää, eikä paperisten aikataulujen laatiminen ole enää välttämättöntä. Yritykset voivat kuitenkin julkaista ja jakaa asiakkaille omia aikataulujaan osana joukkoliikenteen markkinointia.

### 3. Riittävän tasokas ja kustannustehokas kalusto

Kalustovaatimukset määritellään PSA-liikenteen osalta aina yksityiskohtaisesti kilpailuttamisasiakirjoissa, joita pyritään yhtenäistämään joukkoliikennetoimijoiden yhteistyönä. ELY-keskus voi vaikuttaa suoraan kaluston laatuun sopimusliikenteessä. Ympäristövaatimukset huomioon ottaen Pirkanmaan ELY-keskuksen alueella keskitytään ensisijaisesti riittävän laadukkaaseen ja kustannustehokkaaseen kalustoon. Tavoitteena on, että kalustovaateilla ei rajoiteta kilpailua.

ELY-liikenteeseen tulevat EU:n käyttövoimavaateet (CVD, Puhtaan kaluston direktiivi) eivät luultavasti tule ihan lähivuosina vaikuttamaan. Asiasta säädetään tarkemmin parhaillaan valmisteltavana olevan kotimaisen lainsäädännön yhteydessä. Kuitenkin osana maakuntien hiilineutraaliustavoitteita voi tulla tarpeita vähentää myös ELY-liikenteen CO<sub>2</sub>-päästöjä erityisesti kaupunkeihin suuntautuvassa liikenteessä. Harkiten voidaan ottaa käyttöön esimerkiksi biodieseliin liittyviä vaatimuksia saatavuus huomioon ottaen.

Liikenneturvallisuuden vuoksi kaikille matkustajille pitää olla istumapaikka, kun liikennöidään yli 80 km/h.

Hiljaisen kysynnän alueiden liikennepalveluissa tavoitteena ovat monipuoliset, tarkoitukseen sopivat kalustoratkaisut pienkalustoineen ja esteettömyys huomioiden. Tällöin eri toimijoiden (kunnat, Kela) matkoja pystyttäisiin tehokkaammin yhdistämään samaan kalustoon.

Väestön ikääntymisen myötä esteettömien liikennepalveluiden tarve tulee kasvamaan. Esteettömyys tulisi huomioida erityisesti kuntakeskuksissa ja niiden läheisyydessä järjestettävässä asiointi- ja palveluliikenteessä. Asiointi suuntautuu pääosin omaan kuntakeskukseen.

Markkinaehtoiseen liikenteeseen ei voi asettaa kalustovaatimuksia, vaan siinä noudatetaan voimassa olevaa lainsäädäntöä.

### 4. Sujuvat matkaketjut

Parantamalla eri kanavissa tarjolla olevaa matkustajainformaatiota, pysäkkien saavutettavuutta, käyttömu-kavuutta ja turvallisuutta voidaan osaltaan vaikuttaa koko joukkoliikennejärjestelmän toimivuuteen ja houkuttelevuuteen. Pirkanmaan ELY-keskus ja alueen kunnat pyrkivät edistämään sujuvien julkisen liikenteen matkaketjujen syntymistä sovittamalla yhteen joukkoliikenteen aikatauluja ja kehittämällä solmupisteitä.

ELY-liikenteen aikataulusuunnittelussa otetaan huomioon mahdollisuuksien mukaan yhteen kytkennot juna-liikenteeseen, markkinaehtoiseen runkoliikenteeseen ja myös paikallisliikenteeseen silloin kun se on mahdollista työ- ja opiskelumatkojen palvelutasoa heikentämättä. Myös kunnat pyrkivät yhteen sovittamaan sisäisen liikenteen aikatauluja ja reittejä pitempimatkaiseen joukkoliikenteeseen ja junavuoroihin.

Pirkanmaan tärkeimmät joukkoliikenteen solmupaikat ja niiden kehittämistavoitteet on tunnistettu selvityksessä ”Joukkoliikenteen vaihto- ja solmupysäkit Pirkanmaalla” (ELY-keskus helmikuu 2019) ja pysäkkien kehittämisessä edetään selvityksen mukaisesti.

### 5. Luotettavuus ja kilpailukykyiset matka-ajat

Pirkanmaan ELY-keskuksen ja alueen kuntien tavoitteena ovat luotettavat liikkumispalvelut. Käytännössä tämä tarkoittaa muuttumattomuutta aikataulurakenteessa sekä aikataulujen pitävyyttä.

Pyrkimyksenä on joukkoliikenteen peruspalvelujen pysyvyys. Perusvuorot liikennöidään samaan aikaan ympäri vuoden. Vaikka sopimusliikenteen vuorotarjontaa vähennettäisiin kysynnän vähetessä kesällä, tärkeimmät työmatkavuorot liikennöidään ympäri vuoden muuttumattomilla aikatauluilla. ELY-keskus pyrkii määrärahahehkyksensä puitteissa yhdessä kuntien kanssa turvaamaan palvelutasotavoitteiden mukaiset liikennepalvelut myös markkinaehtoisen liikenteen muuttuessa tai lakatessa äkillisesti.

Aikataulusuunnittelulla varmistetaan, että bussien on mahdollista pysyä aikataulussa. Poikkeustilanteista (esim. työmaajärjestelyt) johtuvista mahdollisista viivytyksistä tiedotetaan etukäteen.

ELY-liikenteessä aikataulu- ja reittisuunnittelussa pyritään runkoreiteillä nopeaan ja suoraan liikenteeseen erityisesti työmatkavuoroilla. Sitä vastoin koululaisia palvelevan liikenteen suunnittelussa yksittäisten oppilaiden asuinpaikoilla on suuri merkitys, mikä vaikuttaa reitteihin ja tekee niistä usein kierteleviä.



## 4. Liikenteen järjestämistapa

### 4.1 Liikenteen järjestämistavat

Julkisen henkilöliikenteen palvelut muodostuvat markkinaehtoisista liikennepalveluista ja palvelusopimusasetuksen mukaisesti järjestetyistä liikennepalveluista. Toimivaltainen viranomainen päättää, ottaako se järjestettäväkseen julkisen henkilöliikenteen palvelut toimivalta-alueellaan tai sen osalla palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Jos toimivaltainen viranomainen katsoo, että palvelutasoltaan riittävät julkisen henkilöliikenteen palvelut syntyvät ilman julkista rahoitusta, voidaan valita markkinaehtoinen malli.

Pirkanmaan ELY-keskuksen alueella seudullisesti markkinaehtoista liikennettä on ollut vain Ikaalisten, Valkeakosken ja Virtain suuntiin. Valkeakosken suunnan liikenne kilpailutetaan kesästä 2021 alkaen. Pääkäränsuunnalla liikennetarjonta perustuu pitkämatkaiseen markkinaehtoiseen liikenteeseen ja kyse on ensisijaisesti pitkämatkaisen liikenteen hyödyntämisestä. Luvussa 3.2. on yhteysväleittäin kuvattu liikenteen nykyinen järjestämistapa.

Toimivaltainen viranomainen joutuu jatkuvasti liikennepalveluiden tarjonnan muuttuessa puntaroimaan, onko markkinaehtoisin liikenteen tarjonta riittävää, vai tulisiko liikenne järjestää PSA:n mukaiseksi. Kummallakin liikenteen järjestämistavalla on omat etunsa, joita on pohdittu taulukossa 7.

Taulukko 7. Liikenteen järjestämistapojen tiivis vertailu

+		-
Markkinaehtoinen liikenne	<ul style="list-style-type: none"><li>Ei kustannuksia julkiselle vallalle</li><li>Ei vaadi julkisen vallan resursseja liikenteen hankintoihin</li><li>Tarjonta rakentuu kysynnän mukaan</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Epävarmuus, äkilliset muutokset mahdollisia</li><li>Liikenteenharjoittajan aikataulut, joihin ei vaikutusmahdollisuutta</li><li>Liikenteenharjoittajan lippujärjestelmä; yhteensopimattomuus,</li><li>kausiliput usein hintavia (kunnille kustannuksia, jos ottavat käyttöön palvelusetelin hintojen alentamiseksi)</li></ul>
Sopimusliikenne	<ul style="list-style-type: none"><li>Haluttu tarjonta (reitit, aikataulut, liikennöintiajat, vuoromäärät)</li><li>Mahdollisuus vaikuttaa lipun hintoihin</li><li>Luotettavuus ja pysyvyys</li><li>Mahdollisuudet tehdä lippuyhteistyötä (esim. NYSSE, ehkä tulevaisuudessa VR tms.)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Kustannukset valtiolle ja kunnille</li><li>Työmäärä liikenteen järjestämisessä</li><li>Riski, että heikentää pitkämatkaisen liikenteen tarjontaa</li><li>Liikenteenharjoittajan lippujärjestelmä; yhteensopimattomuus,</li></ul>



## 4.2 Sopimusmallien pääperiaatteet

Sopimusliikennettä voidaan järjestää netto- tai bruttosopimuksen. Pirkanmaan ELY-keskuksen liikenne järjestetään pääosin käyttöoikeussopimusliikenteenä nettosopimuksin. Nysse-lippuyhteistyössä on tehty myös bruttosopimuksia. Taulukossa 8 on tiiviisti ja pelkistetyksi kuvattu netto- ja bruttosopimusten eroja. Käytännössä erilaisilla kannusteurakkamalleilla myös bruttosopimuksen kannustavuutta voidaan parantaa.

Taulukko 8. Netto- ja bruttosopimusten eroja.

	+	-
<b>Nettoliikenne (käyttö-oikeussopimus)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Liikenteenharjoittaja pitää lipputulot. Liikenteenharjoittajan tulo on riippuvainen matkustajamääristä.</li> <li>• Lisäksi viranomaisen maksaa sopimuskorvauksen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toimivaltainen viranomainen tietää liikenteestä aiheutuvat kulut sopimuskauden alkaessa, koska viranomainen maksaa liikenteenharjoittajalle vain etukäteen sovitun hankintahinnan.</li> <li>• Nettomalli kannustaa liikenteenharjoittajaa hyvään asiakaspalveluun, koska matkustajien määrä vaikuttaa hänen tuloihinsa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Matkustajamääriä ja lipputulotietoja ei ole aina ollut riittävän tarkkaan tiedossa tarjouskilpailussa.</li> <li>• Suosii aiempia yrittäjiä</li> </ul>
<b>Bruttoliikenne (hankintasopimus)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bruttomallissa toimivaltainen viranomainen saa lipputulot ja liikenteenharjoittajalle maksetaan hankintasopimuksen mukainen liikennöintikorvaus.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antaa uusille liikenteenharjoittajille lähes samanveroiset menestymismahdollisuudet tarjouskilpailussa.</li> <li>• Mahdollistaa osallistuminen kaupunkiseudun lippujärjestelmään.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Liikenteenharjoittajat eivät kilpaile asiakastuloista keskenään, koska lipputuloriskin kantaa toimivaltainen viranomainen.</li> <li>• Ei kannusta hyödyntämään liikenteenharjoittajien reitti- ja aikataulusuunnitteluosaamista.</li> <li>• Ei kannusta yrityksiä parhaaseen mahdolliseen asiakaspalveluun.</li> <li>• Edellyttää clearauksessa sekä lipputulojen että korvausten jakamista maksajatahoille.</li> </ul>

Tässä työssä esitetty liikenteellinen palvelutasotavoitteisto ei suoraan edellytä muutoksia liikenteen järjestämistavoissa Pirkanmaalla. Muutokset ovat kuitenkin mahdollisia, koska pääsuuntien liikenne joillakin suunnalla järjestetään nykyisin markkinaehtoisesti. Sen sijaan laadullisten tavoitteiden osalta esim. yhteentomiva lippujärjestelmä ei toteudu markkinaehtoisien liikenteen yhteysväleillä. Lippujärjestelmien kehittyessä toimivaltainen viranomainen voi ottaa markkinaehtoisien liikenteen yhteysvälejä sopimusliikenteeksi, jos tällä edesautetaan lippujärjestelmän yhteentoimivuutta.

## 4.3 Yhteistyö Nysse-liikenteen kanssa

ELY-keskuksen sopimusliikenteen liittyminen Nysse-lippujärjestelmään Tampereen toimivalta-alueella ratkaistaan tapauskohtaisesti (ELY, Nysse-alueen kunta ja Tampere). Lähtökohtaisesti jos liikenne on mukana Nysse-lippujärjestelmässä, niin Nysse-alueen kunnat osallistuvat kustannuksiin. Jos liikenne ei ole mukana Nysse-lippujärjestelmässä, niin päätöksen rahoitukseen osallistumisesta tekee tapauskohtaisesti kukin Nysse-alueen kunta itsenäisesti. Oleellista on se, palveleeko liikenne ko. kuntaa.

# 5. Rahoitus

## 5.1 Rahoituksen jakoperiaatteet yhteishankinnoissa

ELY-keskuksen ja kuntien yhteisissä liikennehankinnoissa sovelletaan seuraavia rahoituksen peruseriaat-  
teita vuoden 2021 alusta alkaen.

1. Kuntien rahoitusosuus Pirkanmaan EY-keskuksen toimivalta-alueen sisäisessä kuntien välisessä ELY-  
liikenteessä on 30 % ja ELY-keskuksen 70 %.
2. Kuntien valtionavustuskelpoisessa paikallisliikenteessä kustannusjako on 50 % kunta ja 50 % ELY-  
keskus
3. Ylikunnallisessa liikenteessä kuntaosuus 30 % jaetaan sopimuksen reiteittäin ja vuoroittain tasan niiden  
kuntien kesken, joita liikenne palvelee.
4. ELY-keskuksen sopimusliikenteen liittyminen Nysse-lippujärjestelmään Tampereen toimivalta-alueella  
ratkaistaan tapauskohtaisesti. Jos liikenne on mukana Nysse-lippujärjestelmässä, niin Nysse-alueen  
kunnat Tamperetta lukuun ottamatta osallistuvat kustannuksiin. Asiasta sovitaan liikenteen käynnistä-  
misvaiheessa sopimuskauden alussa yhdessä kuntien kanssa ELY-keskuksen ehdotuksen pohjalta.  
Lähtökohtana ehdotukselle ovat samat rahoituksenjakoperusteet kuin muussakin ELY-liikenteessä. Jos  
liikenne ei ole mukana Nysse-lippujärjestelmässä, niin päätöksen rahoitukseen osallistumisesta tekee  
tapauskohtaisesti kukin Nysse-alueen kunta itsenäisesti.
5. Kunnan mahdollinen palvelusetelirahoitus ei vaikuta kuntien rahoitusosuuksiin ELY-keskuksen sopi-  
musliikenteessä.

Rahoituksen jakoperuste koskee ainoastaan ELY-keskuksen palvelutasomäärityksen mukaista liikennettä.  
Halutessaan kunta voi järjestää liikennepalveluita tätä korkeammalla palvelutasolla, mutta tällöin kunta vas-  
taa kustannuksista. Kunnan liikenne voi olla kuitenkin tällöinkin mukana ELY-keskuksen kilpailutuksessa.

Ehdotuksen mukainen kuntaosuus vuoden 2019 hankinnoista olisi yhteensä noin 0,4 milj. €. Summa vastaa  
suuruudeltaan aiempaa kuntien seutulipputukea. Kustannukset kuitenkin hieman kasvavat sekä liikenteen  
lisähankintojen että kustannustason nousun vuoksi. Kuntien osallistuminen rahoitukseen on välttämätöntä,  
jotta voidaan turvata joukkoliikenteen kehittäminen.

Jatkossa kuntien rahoitusosuudeksi arvioidaan sopimusliikenteessä yhteensä noin 0,6 milj. euroa ja ELY-  
keskuksen osuudeksi noin 1,4 miljoonaa euroa.

## 5.2 Perustelut

Menettelyllä varmistetaan kuntien tasapuolinen kohtelu. Ennakkoon sovitulla kustannusjakoperiaatteella pa-  
rannetaan myös kuntien mahdollisuuksia ennakoida joukkoliikenteen rahoitusta.

Valtion talousarviossa vuodelle 2020 kohdassa Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen  
todetaan: "Valtio korvaa alueellisia ostoja pääsääntöisesti suoraan liikenteenharjoittajille. Kunnat maksavat  
osuutensa kustannuksista."

Mahdollisimman hyvän joukkoliikenteen palvelutason turvaamiseksi ELY-keskuksen resurssit kannattaa ohjata ensisijaisesti liikenteen ja hankintojen suunnitteluun. Ennalta sovittu kustannustenjakoperuste selkeyttää tehtävää.

Myös muut ELY-keskukset hankkivat liikennettä pääosin yhteishankintoina ja kunnat ovat mukana rahoittamassa yhteishankintoja. Kustannusosuudet vaihtelevat. Säännöllinen 30 % osuus palvelutasotavoitteiden mukaisessa liikenteessä on yleisin periaate.

## 5.3 Kuntaosuuksien laskentatapa

Kuntaosuus 30 % jaetaan sopimuksen reiteittäin ja vuoroittain tasan niiden kuntien kesken, joita liikenne palvelee. Perusteluna on mallin selkeys ja vähintäänkin riittävä tarkkuustaso.

Rahoitusta voitaisiin jakaa kuntien kesken myös esimerkiksi linjakilometrien tai matkustajamäärien suhteessa, mutta ero tasajakoon olisi pieni ja silti laskelmista tulisi tällöin niin raskaita, etteivät ELY-keskuksen resurssit riitä niiden tekemiseen.

Kun sopimukseen tehdään jotain pieniä muutoksia muutosrajojen sisällä, olisi rahoitusosuuksien muutosten kustannusten kohdistaminen kunnille työlästä. Nämä mahdolliset lisäykset tai vähennykset menisivät ELY-keskuksen osuudesta, jos ne eivät kohdistu suoraan jollekin kunnalle sen toiveesta.

Poikkeuksista voidaan sopia tapauskohtaisesti liikenteen hankinnan suunnittelun yhteydessä.

Kustannusosuudet tarkentuvat kilpailutusten myötä. Kunta päättää viimeistään liikenteen suunnitteluvaiheessa, haluaako olla mukana hankkimassa ko. liikennettä.

Taulukko 9. Esimerkki laskentatavasta. Sopimus 643117: 2 kohdetta, 6 reittiä/vuoroa, kustannus 93 375,04eur/v.

	Mänttä-Vilppula	Juupajoki	Orivesi	
Mänttä-Mustalahti th-Lyly-Korkeakoski-Hirsilä-Orivesi				Mänttä-Vilppulan osuus sopimus-kustannuksista on $6/16 \cdot 0,3 \cdot 93\,375,04 \text{ eur} = 10\,505 \text{ eur}$
Mänttä-Vilppula-Korkeakoski-Orivesi				Oriveden osuus sopimuskustannuksista on $6/16 \cdot 0,3 \cdot 93\,375,04 \text{ eur} = 10\,505 \text{ eur}$
Mänttä-Vilppula-Orivesi				Juupajoen osuus $\frac{1}{4} \cdot 0,3 \cdot 93\,375,04 \text{ eur} = 7003 \text{ eur}$
Orivesi-Hirsilä-Korkeakoski-Lyly-Vilppula-Mänttä				ELY-keskuksen osuus $0,7 \cdot 93\,375,04 \text{ eur} = 65363 \text{ eur}$
Orivesi-Korkeakoski-Lyly-Vilppula-Mänttä				
Orivesi-Vilppula-Mänttä				
Yht. 16	6/16	4/16	6/16	

## 5.4 Palveluseteli

Laki liikenteen palveluista (173§) määrittelee valtionrahoituksen käyttökohteena korvauksien, tuen tai avustuksen maksamisen liikennepalvelun käyttäjälle siten, että toimivaltainen viranomainen myöntää sitoumuksen korvata liikennepalvelun kustannuksia ennalta määrättyyn arvoon asti. Kohta sisältää niin sanotun palvelusetelimallin. ELY-keskus ei voi käyttää määrärahaa palveluseteliin, vaan palvelusetelin valtionrahoitus edellyttäisi muutosta valtioneuvoston asetukseen liikenteen palveluiden valtionavustuksista (509/2018) ja erillistä ohjeistusta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille.

Jos kunta haluaa ylläpitää markkinaehtoisen liikenteen tarjontaa ja minimoida sopimusliikennehankinnat palvelusetelillä, ei ELY-keskus puutu kunnan palvelusetelikäytäntöön. Sopimusliikenteessä lippujen hinta-taso voidaan määrittää edulliseksi ilman palveluseteliäkin.



## 6. Palvelutasotavoitteiden toteutumisen vaikutukset

Vuosille 2020-2023 määritetty palvelutaso on lähellä nykytasoa, eikä aiheuta suuria muutoksia liikkumismahdollisuuksiin. Pirkanmaan ELY-keskuksen alueella parasta palvelutasoa tavoitellaan Tampereen ja Valkeakosken välisissä yhteyksissä, sekä Akaan ja Tampereen, ja Hämeenkyrön ja Tampereen välillä. Näillä yhteysväleillä joukkoliikenne on kilpailukyistä henkilöautoilun kanssa ja tavoitteena on selkeästi kasvattaa joukkoliikenteen matkustajamäärää. Näillä yhteysväleillä pendelöinti on runsasta ja tavoitteena on saada työmatkaliikennettä ohjattua joukkoliikenteeseen. Asiointi joukkoliikenteellä on mahdollista myös arki-iltaisin ja viikonloppuisin.

Hyvää palvelutasoa tavoitellaan myös Sastamalan ja Tampereen välillä, Pälkäneen ja Tampereen välillä sekä Juupajoen ja Mänttä-Vilppulan suunnasta Tampereelle. Myös Parkanosta Tampereelle palvelutasoa on korkea pitkämatkaisen junaliikenteen ansiosta. Kaikilla edellä mainituilla yhteysväleillä työssäkäynti- ja opiskelumatkat sekä asiointimatkat Tampereelle ovat sujuvia arkipäivisin. Asiointi joukkoliikenteellä Tampereella on mahdollista myös lauantaisin.

Muilla yhteysväleillä mahdollistetaan perusliikkuminen töihin ja kouluihin kuntakeskusten välillä arkipäivisin.

Jatkossa kuntien osallistuminen liikenteen suunnitteluun ja hankintaan on entistä tiiviimpää yhteisrahoituksen vuoksi. Tavoitteena on, että kuntien pääpysäkeistä tai vastaavista solmupisteistä muodostuisi joukkoliikenteen solmuja, jossa ELY-liikenne ja kuntien omat liikennepalvelut kohtaavat. Kuntien sisäisessä liikenteessä pyritään mahdollisuuksien mukaan toteuttamaan esteettömiä ratkaisuja.



# Liite 1. Kuntakyselyssä esitettyjä palvelutason parantamistarpeita ja liikenteen kehittämistarpeita

Kunta	Tärkeimmät kehittämistarpeet
Pälkäne	Yhteyksien parantaminen välillä Pälkäne-Tampere Kunnan sisäisen joukkoliikenteen kehittäminen
Parkano	Naapurikuntiin sekä kunnan sisällä pitäisi paremmin pystyä vastaamaan 2. asteen koulutuksen opiskelijoiden kyytitarpeisiin. Tämän hetken aikataulut eivät palvele / mahdollista julkisella kulkemista opintoihin. Sisäisen asiointiliikenteen ylläpitäminen / yhdistäminen esim. koulukuljetuksiin
Kihniö	Kihniö–Parkano yhteyksien säilyminen Pori– Jyväskylä reitin yhteydet
Virrat	Joukkoliikenteestä tiedottaminen Aikataulujen sovittaminen
Juupajoki	1) Työpaikkaliikenne Tampereelta Juupajoelle sekä päinvastoin. 2) Linja-autoliikenteen liityntäpysäköinti kantatie 58 3) Lylyn junaseisake
Valkeakoski	Lippujärjestelmä (ja sen yhteydessä hinnoittelu) Toimintavarmuus ja luotettavuus Saavutettavuus ja käytön lisääminen
Urijala	Nykytilanne on kohtuullisen hyvä. Toiveet ovat yksittäisiä tarpeita. Tampereen suunnan yhteysvälejä ei saisi harventaa koska nyt lisääntynyt joukkoliikenteen käyttö loppuisi silloin. Tampereelle toivottaisiin noin klo 8 lähtevää bussia ja viimeistä paluuvuoroa 20.00 myöhemmäksi.
Hämeenkyrö	Kunnan sisäinen joukkoliikenne eli palveluliikenteen laajentaminen Liityntäpysäköinnin kehittäminen Tampereen joukkoliikennetuki muissa kunnissa työssä käyville vrt Hämeenkyrö-lippu Joukkoliikenteen turvaaminen Hämeenkyrönväylän toteutuessa (VT ohitustie)
Sastamala	Joukkoliikennemahdollisuuksien kasvattaminen pitkäjänteisesti koko kaupungin alueella Paikallisliikenteen ja asiointiliikenteen turvaaminen ja kasvattaminen tulevaisuudessa
Punkalaitumen kunta	Yhteys vt2/Kanteenmaa Ei kuljetusmuotojen yhdistäminen (koulukuljetukset tulee kilpailutukseen lukuvuodelle 2021–) Tällä hetkellä Huittisten suuntaan aikataulut eivät tue työssäkäyntiä
Ikaalinen	Liityntäpysäkin toteuttaminen Vt 3 etl:n läheisyyteen
Ruovesi	Linja-autovuorot Tampereelle. Lauantaisin menee enää yksi vuoro Tampereelle ja yksi tulee takaisin. Käyttäjät vähentyneet sen jälkeen, kun linjat laitettiin kulkemaan Oriveden kautta. Muroleen ja Kekkosen kylät jäivät ilman joukkoliikennettä. Liityntäpysäköintialue Kaanaaseen (yhdessä Tampereen kanssa.

**RAPORTTEJA 13 | 2020**  
**PIRKANMAAN ELY-KESKUKSEN JOUKKOLIIKENTEEEN**  
**PALVELUTASON MÄÄRITTELY 2020–2023**

**Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

**ISBN 978-952-314-855-0 (PDF)**  
**ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)**

**URN:ISBN:978-952-314-855-0**

**[www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus) | [www.ely-keskus.fi](http://www.ely-keskus.fi)**